

Leitplanken Mobilität für die Quartiersentwicklung auf dem ehemaligen Max-Becker-Areal Köln

Stand: 29.10.2021

ARGUS *studio*/



„Das Max-Becker-Areal
wird **neue Maßstäbe für**
nachhaltige und klimaneutrale
Mobilität bei Neubau-
Quartiersentwicklung
in Köln setzen.“

01

Potenziale & Herausforderungen

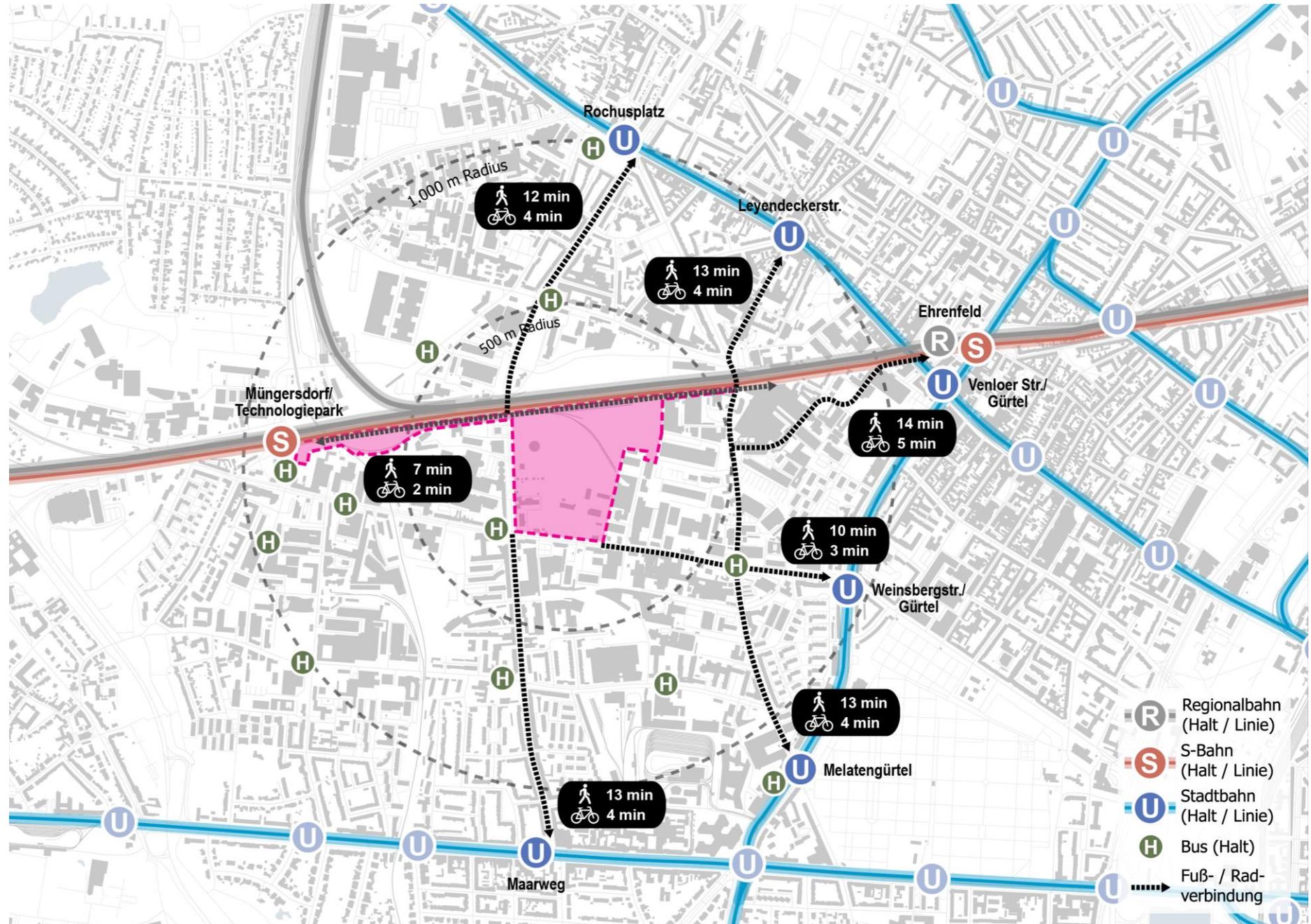
Da es sich bei dem Max Becker-Areal um ein Betriebsgelände handelt, ist im Rahmen der Neugestaltung ein grundlegend neues Erschließungssystem zu entwickeln.

Die tangierenden Straßenzüge sind auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, was auf die zahlreichen gewerblichen Nutzungen im Süden von Ehrenfeld zurückzuführen ist. An die nördlich angrenzende Bahntrasse besteht für den gewerblichen Schienentransport noch Anschluss, was eine Besonderheit für das Gelände darstellt. Im Folgenden werden die zentralen verkehrlichen Herausforderungen und Potenziale aufgezeigt.

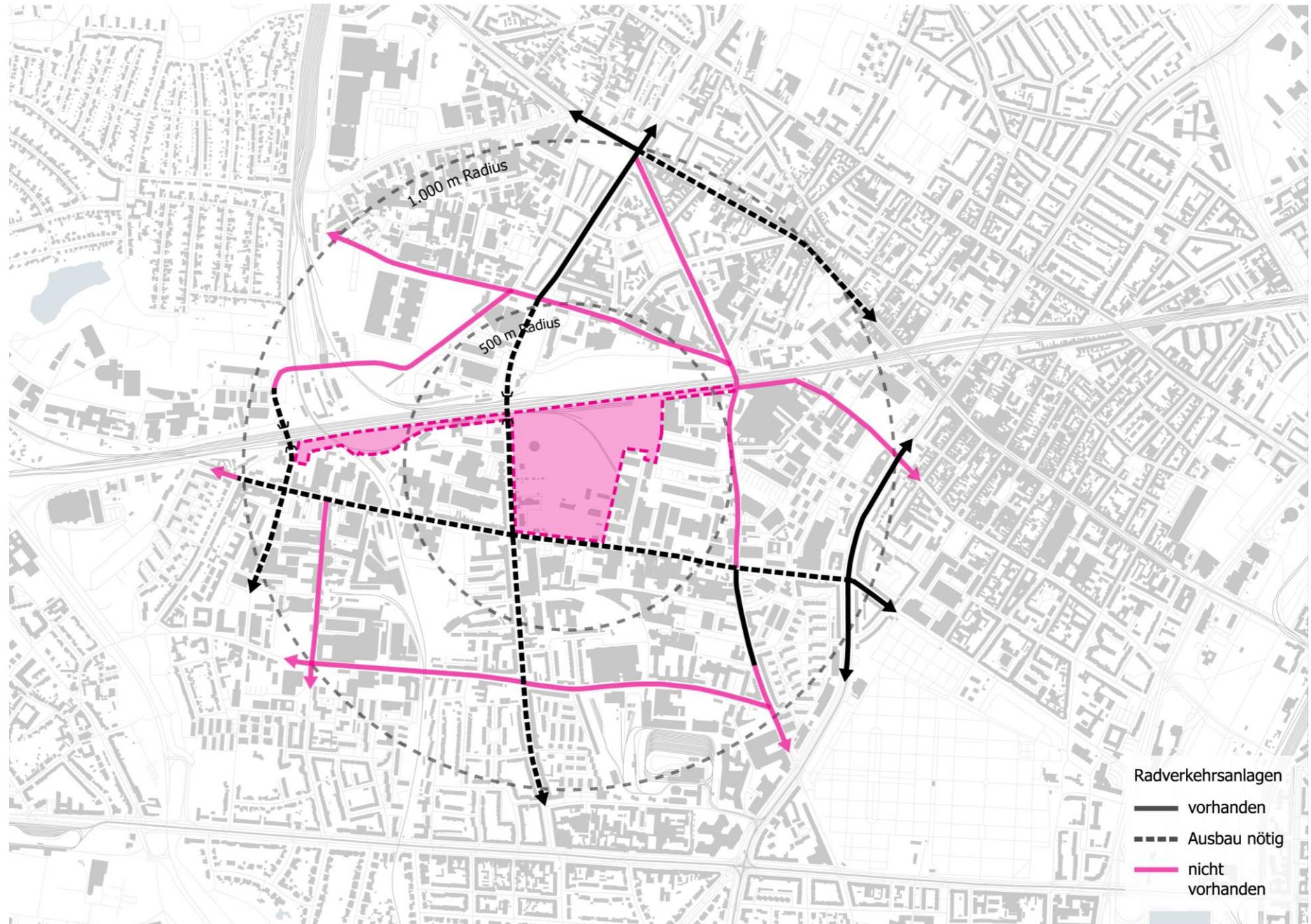
Potenzial Lage:
Große Teile von Köln
und dessen Umland
können vom Max-
Becker-Areal aus **mit
dem ÖPNV
innerhalb von 45
Minuten** erreicht
werden.



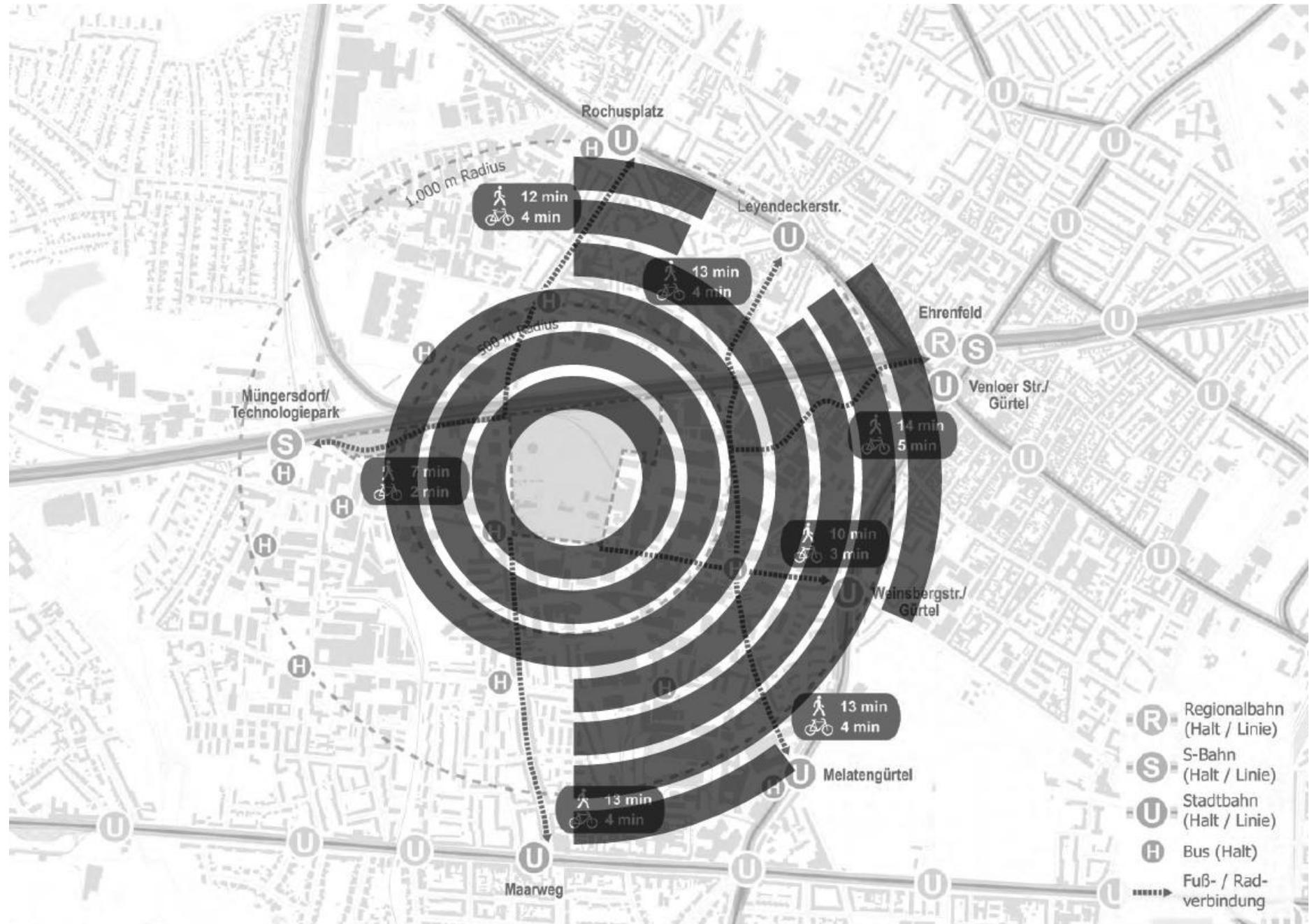
Herausforderung:
Die Lage ist durch die
S-Bahnanbindung
grundsätzlich gut.
Es gilt insbesondere
die **letzte Meile zu der
S-Bahnstation** sowie
die tangentialen
Verbindungen zu
stärken.



Herausforderung:
Die **Radverkehrs-**
infrastruktur im
Umfeld muss teilweise
angepasst werden,
um ein nachhaltiges
Mobilitätsverhalten zu
fördern.



Herausforderung:
Viele direkte Ziele
liegen im Osten des
Areal und sind durch
eine **städtebauliche
Barriere** getrennt.



Herausforderung:
Die Umsetzung dieser
Grundprinzipien
gilt es von der städte-
baulichen
Entwicklung bis zur
Umsetzung zu
berücksichtigen.



ÖV-Stationen sind die
Basis fußläufiger
Quartiere.

- # Verkehrsplanung
- # Stadtplanung



Die Nahversorgung
lässt sich fußläufig
erreichen.

- # Stadtplanung
- # Architektur



Die städtebauliche
Struktur folgt der Logik
des Fußgänger-Flows.

- # Stadtplanung
- # Verkehrsplanung
- # Architektur



Der Parkraum für Pkw
& Fahrräder wird früh-
zeitig und gleichwertig
konzipiert.

- # Stadtplanung
- # Verkehrsplanung
- # Freiraumplanung
- # Architektur



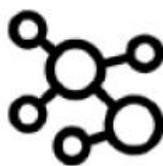
Ein qualitätsvoller
öffentlicher Raum bietet
neben Barrierefreiheit
auch eine gute Atmo-
sphäre.

- # Stadtplanung
- # Verkehrsplanung
- # Freiraumplanung
- # Architektur



Logistikströme im
Quartier werden ganz-
heitlich betrachten.

- # Stadtplanung
- # Verkehrsplanung
- # Architektur



Mobilitätsstationen im
Quartier ermöglichen
Multi-Modalität!

- # Stadtplanung
- # Verkehrsplanung
- # Freiraumplanung
- # Architektur



Mobilitätsangebote
müssen auf Schlüssel-
momente ausgerichtet
sein.

- # Verkehrsplanung



Mobilität wird mit
BewohnerInnen und
StakeholderInnen pro-
grammiert.

- # Verkehrsplanung
- # Freiraumplanung
- # Architektur
- # Beteiligung



Mobilitätsräume sind
anpass- und erweiter-
bar.

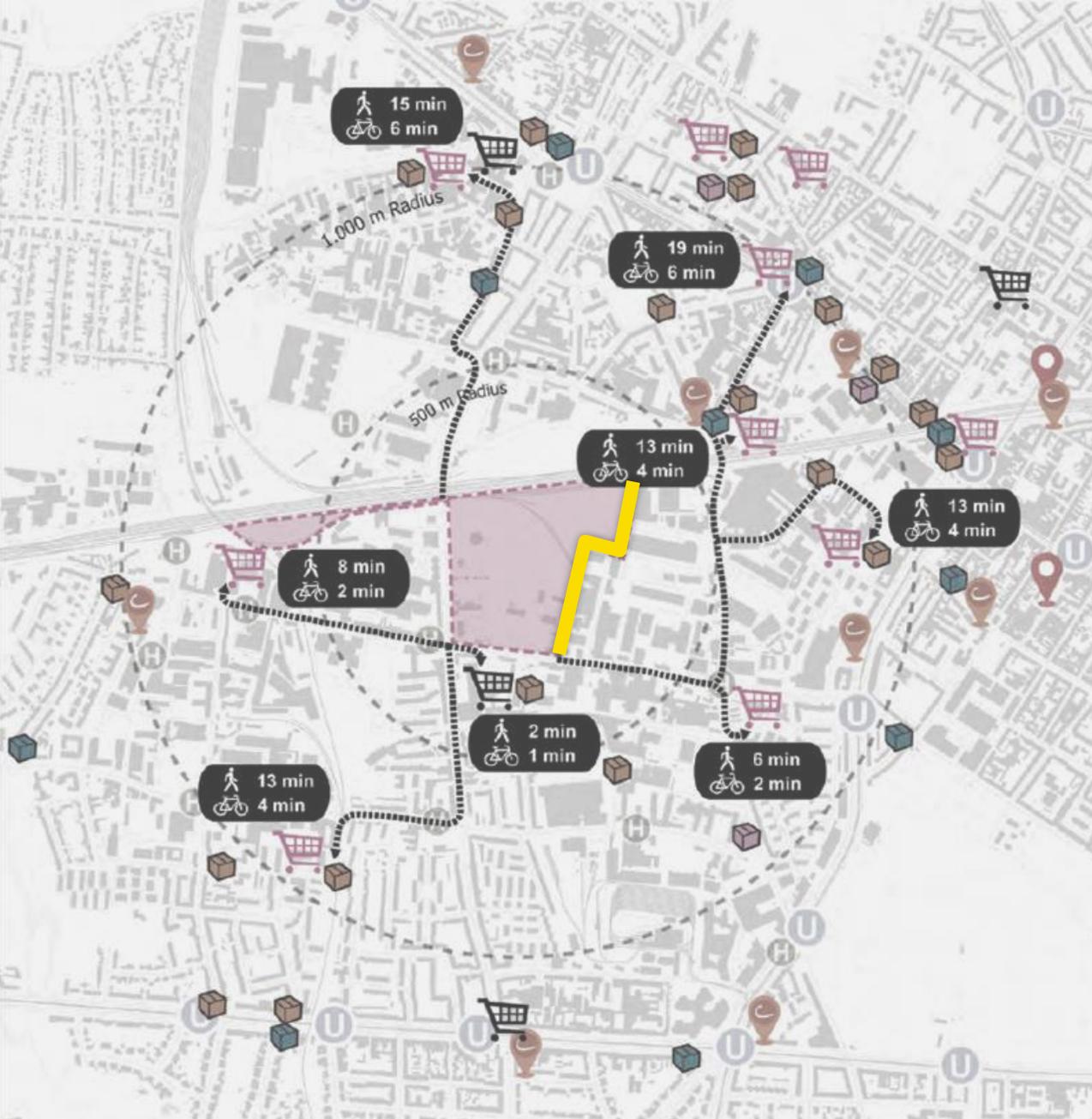
- # Stadtplanung
- # Verkehrsplanung
- # Freiraumplanung
- # Architektur
- # Beteiligung

02

Zielsetzungen & Leitplanken für die Mobilität

Die Verkehrsmittelwahl zuhause beeinflusst maßgeblich das Mobilitätsverhalten der Menschen insgesamt. Daher spielen neue Wohn- und Standquartiere eine wichtige Rolle bei der Mobilitätswende. Das Max-Becker-Areal soll trotz des derzeit noch wenig integrierten Umfeldes ein aktiver, zukunftsfähiger und autoreduzierter Stadtbaustein werden. Die mentale Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote und insbesondere die Qualität im öffentlichen Straßenraum spielen eine wichtige Rolle für eine zukunftsweisende Mobilitätskultur in dem neuen Stadtquartier. In einem intensiven Leitplankenprozess wurden – unter Beteiligung von der Pandion, ARGUS, Brenner Bernard und den beteiligten Dienststellen der Stadt Köln – die spezifischen Herausforderungen für das Wettbewerbsareal identifiziert und konkrete Konzeptansätze formuliert.

Diese Konzeptansätze werden auf den folgenden Seiten in eine konkrete Werkzeugpalette überführt und technische Hinweise zu Dimensionierungen sowie qualitativen Entwurfsparameter geliefert.



1.

Das Max-Becker-Areal **wird ein Teil von Köln Ehrenfeld.**

Um den Fuß- und Radverkehr im Areal zu stärken, sollen die städtebaulichen Barrieren, die das Areal umschließen, fokussiert und aufgelöst werden. Nur so können komfortable Wegeketten für plangebietsbezogene Verkehre ohne Nutzung des eigenen Autos ermöglicht werden. Im städtebaulichen Entwurf gilt es insbesondere die Aufnahme von Durchwegungen in Richtung Kerngebiet Ehrenfeld im Osten zu fokussieren.

Konzeptionelle Ansätze

- Vernetzung mit dem Umfeld
- Anschluss Radwegenetz
- Anbindung an Nahversorgung

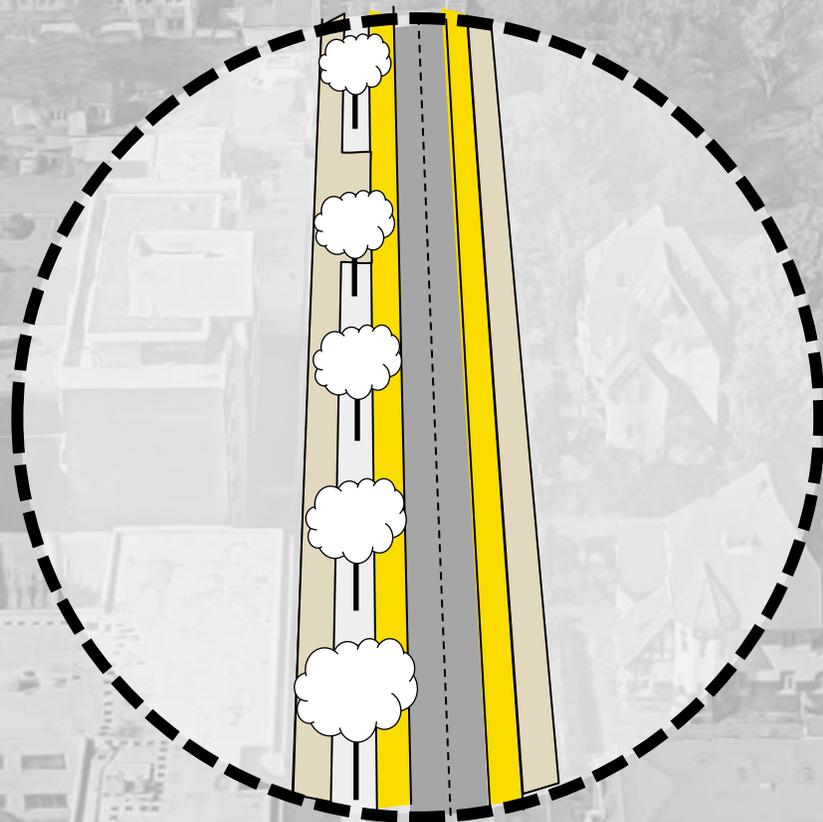
2.

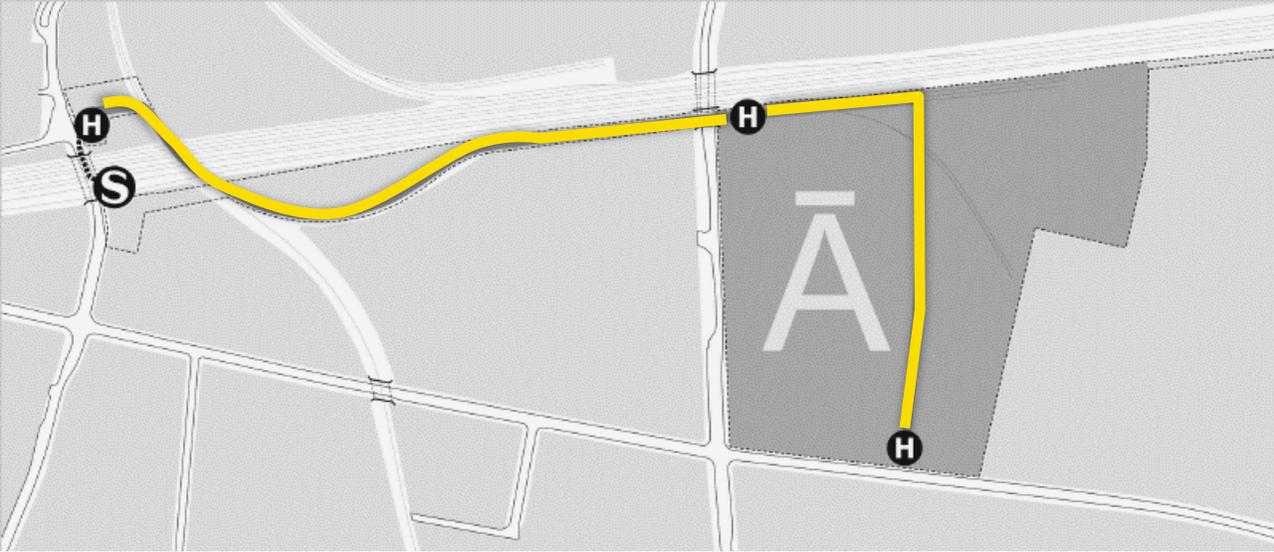
Das Max-Becker-Areal soll auch von der **Widdersdorferstraße** aus eine **Adresse** erhalten.

Es gilt es für das – bisher noch stark auf Kfz-Verkehr ausgerichtete – Straßennetz im Umfeld, Aussagen zu einer langfristigen Umgestaltung zu treffen. Insbesondere die Frage nach der Adressierung und Orientierung des Quartiers zur Widdersdorferstraße gilt es zu beantworten.

Konzeptionelle Ansätze

- *Vernetzung mit dem Umfeld*
- *Anschluss Radwegenetz*
- *Anbindung an Nahversorgung*





3.

Die Trasse für das **Last-Mile-Shuttle** zur S-Bahn ist ein **entwurfsbestimmendes** Element des Städtebaus.

Zur Optimierung der Anbindung des Areal an den schienengebundenen ÖV ist, in Abstimmung mit der KVB, derzeit eine Shuttle-Trasse zur S-Bahnhaltestelle Müngersdorf / Technologiepark geplant. Die ÖPNV-Anbindung soll auf einer eigenen Trasse geführt werden und bildet so räumlich das Rückgrat der Mobilität im Quartier. Daher ist diese eigenständige Trasse (Mobilitätstrasse) entsprechend präsent in den städtebaulichen Entwurf und die Freiraumgestaltung zu integrieren.

Konzeptionelle Ansätze

→ *Mobilitätstrasse im Städtebau*

→ *Einbettung der Trasse in der Freiraumkonzeption*



© 2021 Christian Scheler

4.

Das Quartier stärkt durch Kleinteiligkeit und fußläufige Nahversorgung **kurze Wege**.

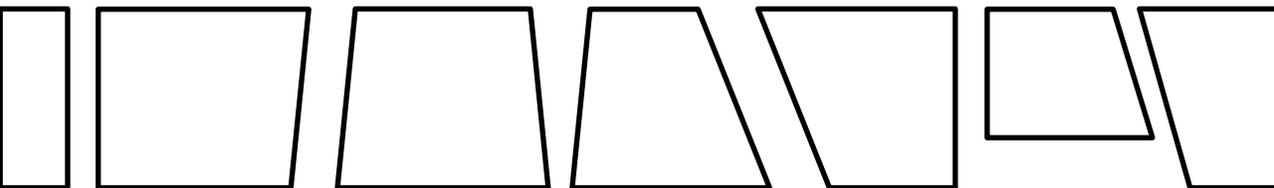
Kurze Wege von ein bis zwei Kilometern werden überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Unterschiedliche Studien zur Fußgängerfreundlichkeit in Städten kommen zu dem Ergebnis, dass Städte mit einer Entfernung zwischen urbanen Plätzen / Aufenthaltsräumen von unter 220m als sehr angenehm wahrgenommen werden.

Attraktive und gut frequentierte Stadträume laden zum Zufußgehen und Verweilen ein. Um eine Fußgängerfrequenz z.B. in Straßen mit EG-Nutzung zu erzeugen, gilt es Wohndichten, Ankernutzungen oder soziale Einrichtungen an den Rändern und Enden bewusst einzusetzen. Darüber hinaus spielt die wahrgenommene Laufdistanz bei dem Verkehrsmittelwahlverhalten eine entscheidende Rolle – diese wird in Räumen mit interessanten Details als wesentlich kürzer wahrgenommen.

Konzeptionelle Ansätze

→ *Offenporiger Stadtgrundriss*

→ *Bewusst gesetzte Ankernutzungen im Quartier*





5.

Das Erschließungsnetz priorisiert den **Umweltverbund**.

Die Wohnbereiche sollen weitestgehend vom motorisierten Verkehr freigehalten werden. Die internen Erschließungsflächen sollen unter Berücksichtigung der querschnittbestimmenden Basisanforderungen an den Straßenraum (u. a. Rettungsfahrzeuge, Abstandsflächen, Straßenbäume) als multi-codierter, ökologisch aufgewerteter Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität entwickelt werden. Die vielfältigen, konkurrierenden Flächenansprüche (z.B. Transit, Aufenthalt, Grünräume, Flächen für Leihsysteme und Mikromobilität, Wertstoffsammlung) sind gleichermaßen zu berücksichtigen. Dabei ist eine weitgehende Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum (mit Ausnahme von besonderen Nutzergruppen, z. B. mobilitätseingeschränkte Personen) zu berücksichtigen.

Eine direkte Durchwegung für den Kfz-Verkehr ist vor dem Hintergrund von möglichen Durchgangsverkehren zu vermeiden.

Konzeptionelle Ansätze

- *Unabhängig geführte Fuß- und Radwege*
- *Kfz-reduzierter Stadtraum*



6.

Der ruhende Kfz-Verkehr wird **zentralisiert** und weitestgehend **gebündelt**.

In das Gesamtkonzept sind an geeigneten Stellen Quartiersgaragen für den privaten Pkw zu integrieren. Diese können sowohl als Tiefgarage, als auch als Hochgarage (Quartiersgarage) ausgebildet werden. Bei der Konzeption von Hochgaragen sind die möglichen Symbiosen mit dem Thema Lärmschutz zur Bahn sowie die Integration von flächenintensiven bzw. besucherintensiven Einrichtungen im Erdgeschoss zu berücksichtigen. Durch die Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen (u.a. Shuttle, Fahrradparken) ist von einem reduzierten Stellplatzschlüssel für das Areal auszugehen: 0,4 bis 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit und zusätzlich 0,1 Besucherparkplätze pro Wohneinheit, 1 Stellplatz pro 40m² Nutzfläche für Büro.

Konzeptionelle Ansätze

→ *Quartiersgaragen*

→ *Parkraummanagement*



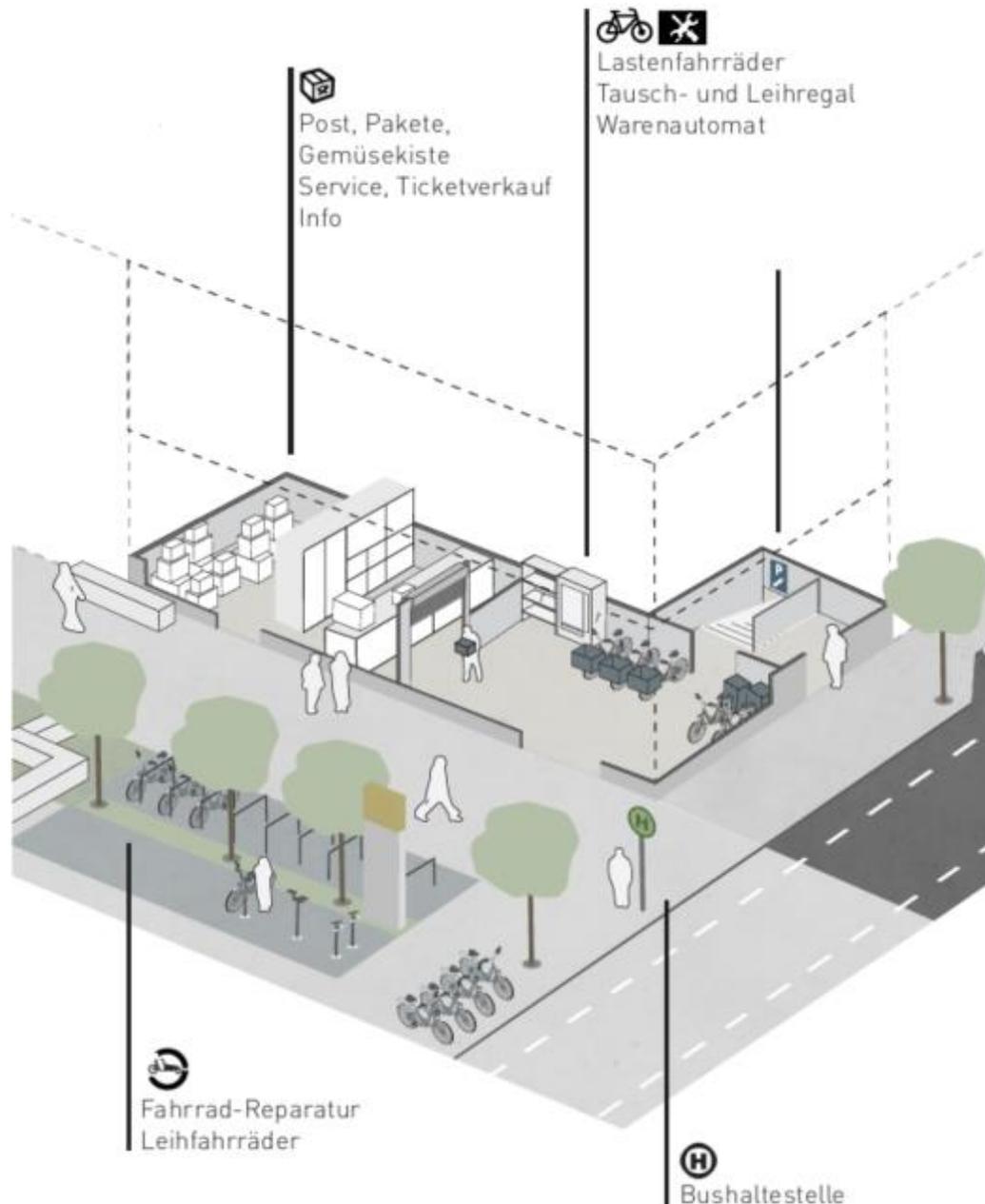
7.

Der **Radverkehr** wird eine wichtige Rolle in dem Verkehrsmittelmix spielen.

Für den Radverkehr soll ein eigenes Wegenetz, auf dem ein komfortables, zügiges und möglichst kreuzungs- bzw. störungsfreies Vorankommen möglich ist, im Inneren des Quartiers vorgesehen werden. Darüber hinaus soll ein durchdachtes System für das Fahrradparken, welches sowohl im öffentlichen Raum vor Nahversorgungs- und sonstigen öffentlichen Einrichtungen, als auch auf privaten Grundstücken geplant werden.

Weiterhin ist die Bereitstellung von Stellplätzen für Fahrräder in angemessener Zahl zu berücksichtigen (für den Geschosswohnungsbau ist pro 20 m² BGF je 1 Fahrradstellplatz nachzuweisen). Es können auch oberirdische Sammelanlagen für Fahrräder angedacht werden, die leicht auffindbar sind und an verkehrstechnisch sinnvollen Stellen verortet sind. Bei Fahrradabstellplätzen in Tiefgaragen ist auf ausreichend lichte Raumhöhen und leichte Zugänglichkeit (Rampe) zu achten.

Konzeptionelle Ansätze
→ *Dezentrales Fahrradparken*



8.

Mobilitätsstationen erweitern die Optionen für die Mobilität im Quartier.

Es gilt mindestens zwei Mobilitätsstation mit Elementen wie Carsharing, Lastenrad-Sharing und Transportmittel-Sharing im Areal zu verorten. Diese sollen einem attraktiven und leicht auffindbaren Konzept zugrunde liegen, um so die Multi-Modalität fördern. Eine Integration in das Quartierzentrum bzw. Quartiersparken Kfz sind denkbar.

Konzeptionelle Ansätze

- *Mobilitätsstationen*
- *Mobilitätsfoyers*

Leitplanken Mobilität für die Quartiersentwicklung auf dem ehemaligen Max-Becker-Areal Köln

Stand: 29.10.2021

ARGUS *studio*/

